Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

22 589 Betuweroute

Nr. 601 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 april 2015

Bij brief van 14 oktober 2014 (Kamerstuk 22 589, nr. 320) ontving uw Kamer het voortgangsbericht Betuweroute. Voorts is uw Kamer met de brief van 14 oktober 2014 geïnformeerd over het maatregelenpakket dat door de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland is opgesteld. Met dit maatregelenpakket wordt beoogd om de gevolgen van de capaciteitsbeperkingen op de Betuweroute door de aanleg van het derde spoor tussen Zevenaar/ Emmerich en Oberhausen in de periode 2015–2022 zoveel mogelijk te mitigeren binnen bestaande kaders voor geluid en externe veiligheid. Uitvoering van dit maatregelenpakket zorgt ervoor dat het spoorgoederenvervoer zoveel mogelijk ongehinderd doorgang kan vinden en dat de extra hinder voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt kan blijven.

Zoals al aangegeven in voornoemde brief is de aanleg van het derde spoor een zeer belangrijke stap voor de Betuweroute en daarmee voor de Nederlandse en Duitse economie. De aanleg betekent een capaciteitssprong op deze goederencorridor: de operationele capaciteit voor de gehele Betuweroute stijgt van 110 (in 2013) naar 160 treinen (in 2022) per etmaal in beide richtingen samen.

In voornoemde brief is aangegeven dat uw Kamer bij het eerste voortgangsbericht over de Betuweroute in 2015 ook geïnformeerd zou worden over de voortgang in de implementatie van het maatregelenpakket. Tijdens het Algemeen Overleg op 5 november 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 575) heb ik toegezegd dat bij de voortgang ook de stand van zaken omtrent maatregelen in de omgeving betrokken zouden worden. Met deze brief vul ik deze toezeggingen in.

In het navolgende wordt eerst ingegaan op de voortgang met betrekking tot de Betuweroute. Het gebruik van de Betuweroute in 2014 wordt geplaatst in het perspectief van de ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer in Nederland. Vervolgens wordt de voortgang met betrekking tot het derde spoor Duitsland geschetst.

kst-29984-601
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Voortgang Betuweroute

Ontwikkeling gebruik

In 2014 reden er 23.250 treinen op het westelijke deel van het A15-tracé van de Betuweroute en 25.100 treinen op het oostelijke deel. Ten opzichte van 2013 is dat een toename van 3.200 treinen (+16 procent) respectievelijk 3.600 treinen (+17%). In de brief van 14 oktober 2014 is u al gemeld dat er in 2014 tot en met augustus aanzienlijk meer treinen over de Betuweroute reden dan in 2013. De oorzaak hiervan lag voor een belangrijk deel bij een grote buitendienststelling in Duitsland in de maanden juli en augustus van 2013. Als zou worden gecorrigeerd voor deze buitendienststelling, dan zou de stijging in 2014 uitkomen op 5 procent, hetgeen nog steeds een positieve ontwikkeling is.

Het effect van de buitendienststelling in Duitsland komt ook naar voren in onderstaande tabel. In 2013 leidde de buitendienststelling tot een verschuiving van het grensoverschrijdende verkeer naar de grensovergangen Venlo–Kaldenkirchen en Oldenzaal–Bad Bentheim. In 2014 is dit verkeer weer teruggegaan naar de grensovergang Zevenaar–Emmerich. Het aandeel van deze grensovergang in het totale oost-west verkeer over de drie grensovergangen (gemeten in aantallen treinen) is hierdoor toegenomen van 63 procent in 2013 naar 68 procent in 2014.

Tabel. Ontwikkeling aantal goederentreinen op grensovergangen 2013–2014.

Grensovergang	Aantal 2013	Aantal 2014	Ontwikkeling
Zevenaar–Emmerich	25.500	28.200	+ 11%
Venlo–Kaldenkirchen	12.550	10.100	– 19%
Oldenzaal–Bad Bentheim	3.550	2.900	– 18%
Totaal	41.600	41.200	– 1%

Bron: ProRail, Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2014 vergeleken met 2013, rapport 23 februari 2015; aantallen afgerond op 50-tallen.

Rapportage ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland

Het hiervoor geschetste is ontleend aan de op mijn verzoek door ProRail opgestelde rapportage over de ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer in Nederland in 2013 en 2014. Deze rapportage[1], welke u als bijlage bij deze brief aantreft, is een vervolg op de rapportage die u bij brief van 25 februari 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 581) is toegezonden naar aanleiding van de motie van het lid De Boer (Kamerstuk 29 984, nr. 498). In laatstgenoemde brief is u toegezegd u jaarlijks te informeren over de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer. Met uw welnemen wordt met de aldus toegezonden rapportages tevens invulling gegeven aan de motie van de leden De Rouwe en Dik-Faber (Kamerstuk 29 984, nr. 521) om u te informeren over de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer door Oost-Nederland.

De rapportage geeft aan dat in 2014 het aantal internationale goederentreinen met 2 procent is gedaald tot 50.400 treinen. In het licht van het hiervoor geschetste over de toename van het verkeer op de Betuweroute en het stijgende aandeel van de grensovergang Zevenaar–Emmerich betekent dit dat de Betuweroute een toenemend aandeel neemt in het internationale spoorgoederenverkeer. Het verkeer over andere oost-west routes neemt aldus meer dan evenredig af. Op de noord-zuid as nam het

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

aantal treinen in 2014 met 7 procent af tot circa 9.150 treinen. De meeste hiervan gebruikten de grensovergang Roosendaal–Essen.

Het Nederlandse beleid richt zich, zoals geschetst in de Lange Termijn Spoor Agenda en het Programma Hoogfrequent Spoor, onder meer op het zoveel mogelijk afwikkelen van het goederenvervoer per spoor op de relatie met Duitsland via de Betuweroute. De ontwikkelingen in het gebruik van de Betuweroute in het perspectief van de totale ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer geven aan dat dit beleid succesvol is.

Maatregelen trillingshinder

De resultaten van de MER-evaluatie Betuweroute waarover u op 4 juli 2013 bent geïnformeerd, lieten zien dat in 27 woningen langs de Betuweroute de streefwaarde voor trillingshinder wordt overschreden. Daarop is een vervolgonderzoek aangekondigd dat moet uitwijzen of er maatregelen te treffen zijn die de trillingshinder reduceren. In mijn brief van 17 oktober 2014 heb ik laten weten dat dit vervolgonderzoek langer duurt dan verwacht, omdat er een zestal woningen aan het onderzoek is toegevoegd. De zes woningen waren geen onderdeel van de MER-evaluatie, maar zijn later op basis van klachten over trillingshinder alsnog toegevoegd aan het vervolgonderzoek. De MER-evaluatie en het vervolgonderzoek gaan uit van de streefwaarde uit de SBR-richtlijn[2], de voorloper van de Beleidsregel trillingshinder spoor (Bts). De Bts bestond ten tijde van de MER-evaluatie Betuweroute nog niet.

Het vervolgonderzoek is in maart van dit jaar afgerond en laat zien welke maatregelen mogelijk zijn voor de 33 woningen. Op hoofdlijnen gaat het om het verbeteren van het spoortracé en het verstijven van de constructie van woningen of een combinatie daarvan.

Het verbeteren van het spoortracé gebeurt in een zogenoemd baanverbeterprogramma waarin zettingsverschillen in de spoorbaan worden hersteld en aansluitingen tussen de baan en kunstwerken worden verbeterd. Hierdoor vermindert het optreden van sterke trillingen. Dit baanverbeterprogramma is al gestart en wordt uitgevoerd in 2015, 2016 en 2017.

Het verstijven van de constructie van woningen betreft het verstevigen van binnenmuren en/of vloeren. Van die maatregel moet per woning worden onderzocht of die doelmatig is. De doelmatigheid wordt bepaald door het vastgestelde normbedrag van € 47.000,– (exclusief btw) per woning. Het normbedrag voor de doelmatigheid is gebaseerd op een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd door Witteveen+Bos, Royal Haskoning DHV en TNO in relatie tot de Bts. Dit bedrag wordt ook bij andere spoorprojecten gebruikt als norm voor het treffen van voorzieningen. Voor het verstijven van de constructie van woningen is een budget gereserveerd van € 1.551.000,– (excl. BTW) dat overeenkomt met 33 keer het richtbedrag van € 47.000,–.

De betreffende gemeenten worden geïnformeerd over de resultaten van het maatregelenonderzoek. Ook de bewoners ontvangen op zeer korte termijn allemaal een uitgebreid rapport over de mogelijke maatregelen in het algemeen en die nabij of in hun woning in het bijzonder. Met bewoners zal hierover een gesprek worden gevoerd. Aan hen zal een specifiek bouwkundig onderzoek worden aangeboden dat moet uitwijzen welke maatregelen precies mogelijk zijn en welke kosten daarmee zijn

[2] Richtlijn van de Stichting Bouwresearch.

gemoeid. Dit uiteindelijke kostenplaatje zal worden getoetst aan het normbedrag voor doelmatigheid.

Invoering Wet Basisnet

Per 1 april jongstleden is de Wet «Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen» in werking getreden. Met deze wet zijn duidelijke kaders gecreëerd waarbinnen het vervoer van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (ongeveer 10 procent van het totale spoorgoederenvervoer) zijn – afhankelijk van de bevolkingsdichtheid ter plaatse – voor trajectdelen duidelijke risicoplafonds geformuleerd: op trajecten door dichtbevolkte gebieden zijn de risicoplafonds lager dan op trajecten door gebieden met een relatief lage bevolkingsdichtheid. Het is nu aan vervoerders en verladers om de beschikbare capaciteit binnen de gestelde risicoplafonds optimaal te benutten. Verwacht mag worden dat met deze nieuwe kaders het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor meer via de Betuweroute zal geschieden en minder via stedelijke gebieden. Niettemin zullen in laatstgenoemde gebieden binnen de gestelde plafonds treinen met gevaarlijke stoffen blijven rijden vanwege de herkomst of de bestemming van deze stoffen. Zo zullen over de Brabantroute treinen met gevaarlijke stoffen blijven rijden van en naar het chemisch complex Chemelot in Limburg.

Derde Spoor Duitsland: implementatie van maatregelen

Het maatregelenpakket dat door de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland is geadviseerd, is in de brief van 14 oktober 2014 opgenomen en toegelicht. De implementatie van deze maatregelen is ter hand genomen. Voor een deel zijn de maatregelen geïmplementeerd; andere maatregelen worden nog uitgewerkt. De voortgang in deze maatregelen verloopt over het algemeen voorspoedig. Voor sommige maatregelen die pas vanaf 2017 nodig zijn, is de voorbereiding gestart.

In de afgelopen weken is gesproken met vertegenwoordigers van het Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur en van DB Netze. In deze besprekingen heeft Duitsland aandacht gevraagd voor de (her-)routering van het spoorgoederenverkeer tijdens de aanleg van het derde spoor en de afstemming daarvan op de mogelijkheden van het Duitse spoornetwerk. Dit is mede ingegeven door ons voornemen om het vervoer van gevaarlijke stoffen met prioriteit over de Betuweroute te geleiden. In de komende maanden zal dit gezamenlijk met de Duitse collega's nader onderzocht worden. De suggestie van uw Kamer om «af te stemmen met Duitse collega's om te komen tot zoveel mogelijk gelijke regelgeving ten aanzien van het vervoeren van gevaarlijke stoffen» (motie De Boer van 4 december 2014; Kamerstuk 30 373, nr. 56) zal daarbij betrokken worden.

Herroutering

Voor de herroutering van goederentreinen tijdens de omleidingsperioden hebben alle belanghebbenden zich gecommitteerd om allerlei operationele afspraken te maken teneinde de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten. Inmiddels is een groot deel van de afspraken gerealiseerd. Ook aan Duitse zijde wordt hieraan meegewerkt: DB Netze heeft de capaciteit tussen Venlo en Viersen kunnen verhogen. Een belangrijke capaciteitsbeperkende factor is het wisselen van locomotief aan de grens. Vervoerders zullen zich inspannen om zoveel mogelijk multicourante locomotieven in te zetten, zodat aan de grens geen locomotiefwissel nodig is.

Randvoorwaardelijke maatregelen

Qua randvoorwaardelijke maatregelen is een wijziging doorgevoerd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. In het besluit is een verhoging opgenomen van de minimumbedieningsniveaus op de Brabantroute en het traject Deventer–Oldenzaal–grens. De verhoging van de minimumbedieningsniveaus is beperkt tot die perioden (weken) waarin minder capaciteit op de Betuweroute beschikbaar is. Dit zal vanaf 2017 neerkomen op ongeveer een week per maand. Buiten deze perioden blijven de minimumbedieningsniveaus op de Brabantroute en op het traject Deventer–Oldenzaal–grens op het huidige, lagere niveau. U heeft het ontwerp van dit besluit bij brief van 17 november 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 176) in voorhang ontvangen en u heeft bij brief van 12 maart 2015 aangegeven de behandeling als afgerond te beschouwen. Het gewijzigde Besluit is per 13 april 2015 in werking getreden.

Het gewijzigde Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur maakt mogelijk dat het gebruik van de Betuweroute tijdens de perioden waarin sprake is van (gedeeltelijke) buitengebruikstellingen zoveel mogelijk wordt geoptimaliseerd. Hiertoe heeft ProRail op mijn verzoek een addendum met aanvullende prioriteitscriteria toegevoegd aan de Netverklaring 2016 voor zowel het Gemengde net als de Betuweroute. Daarvoor heeft ProRail de gebruikelijke procedure gevolgd: de aanvullende criteria zijn bij vervoerders ter consultatie voorgelegd, waarna ProRail het addendum met inachtneming van de ingediende zienswijzen op 13 april 2015 in werking heeft laten treden; dit is namelijk de uiterste datum waarop gerechtigden capaciteitsaanvragen voor de jaardienstregeling 2016 kunnen indienen.

Bij brief van 11 maart 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 186) heb ik conform uw verzoek bevestigd voornemens te zijn artikel 12 van het besluit te wijzigen mits dit in overeenstemming is met Europese regelgeving. Met deze volgende wijziging wordt beoogd dat tijdens de aanleg van het derde spoor in Duitsland goederentreinen uit Antwerpen op de Brabantroute geen prioriteit zullen hebben boven goederentreinen uit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen. Hierbij wordt de betreffende Europese regelgeving waaraan deze wijziging moet voldoen, betrokken. Hierover zal met mijn Belgische collega overlegd worden. Deze wijziging zal dan voor de jaardienstregeling van 2017 en volgende jaren van toepassing zijn; in de jaardienstregeling van 2016 zal de genoemde prioriteitsregel naar verwachting niet nodig zijn.

In de randvoorwaardelijke sfeer wordt tevens geregeld dat in de jaren 2017–2022 steeds in de vierde week, als de capaciteit op de Betuweroute beperkt is, geen onderhoudswerkzaamheden op deze route en op de omleidingsroutes in uitvoering genomen zullen worden. Op mijn verzoek werkt ProRail dit onderhoudsmodel momenteel uit.

Benuttingsmaatregelen

Zoals geschetst in het maatregelenpakket is het de bedoeling om de bijstuurruimte in de dagelijkse operatie terug te brengen. Nu wordt 75 procent van de beschikbare capaciteit vooraf belegd en wordt 25 procent gebruikt voor bijsturing. De Stuurgroep heeft geadviseerd om deze bijstuurruimte te beperken tot 12,5 procent, zodat meer capaciteit vooraf belegd wordt. Dit vergt van alle sectorpartijen een striktere procesvoering om te komen tot een optimale procesvoering. Middels een second opinion is vastgesteld dat dit haalbaar is. Alle betrokken partijen hebben zich nu gecommitteerd aan de noodzaak om deze striktere procesvoering te organiseren.

Overige maatregelen

Een belangrijke mogelijke capaciteitsverruimende maatregel werd door de Stuurgroep gevonden in de inzet van alternatieve modaliteiten op de Duitse regionale treinverbinding Venlo–Mönchen-Gladbach (RE13; zie p. 10 van de bijlage bij het advies van de Stuurgroep bij de brief van 14 oktober 2014 aan uw Kamer). Met deze maatregel zou op de grensovergang Venlo–Kaldenkirchen ruimte gevonden kunnen worden voor het spoorgoederenverkeer binnen de beschikbare capaciteit aldaar. Hierover heeft overleg plaats gevonden met de betrokken Duitse partners. Conclusie hiervan is dat het voor Duitsland geen optie is om deze treinverbinding tijdelijk op een andere wijze vorm te geven. Dit betekent dat in de uitwerking rekening moet worden gehouden met continuering van de genoemde treinverbinding en alternatieven gezocht moeten worden om voldoende capaciteit te vinden voor het spoorgoederenverkeer.

Een mogelijk alternatief betreft het gebruik van de grensovergang Heerlen–Herzogenrath. Deze grensovergang wordt al geschikt gemaakt voor geëlektrificeerd treinverkeer. Verder is een aanpassing nodig van het beveiligingssysteem. Momenteel wordt in overleg met de Duitse partners hieraan gewerkt. Op termijn zal deze grensovergang mogelijkheid bieden om circa 8 goederentreinen per dag in beide richtingen samen af te wikkelen.

Dashboard

De Stuurgroep heeft aanbevolen om een zogenoemd «dashboard» te ontwikkelen. Met dit dashboard kan gemonitord worden hoe de maatregelen in de praktijk uitwerken. Zo nodig kunnen maatregelen dan bijgesteld worden. Daarnaast biedt het dashboard de mogelijkheid alle betrokken partijen op en langs het spoor zo goed mogelijk te informeren. De contouren van het dashboard zijn inmiddels vastgesteld. Deze zomer zullen de eerste onderdelen van het dashboard in gebruik genomen worden.

Derde Spoor Duitsland: omgevingseffecten van omleidingen

Op mijn verzoek heeft ProRail naar aanleiding van de motie Van Veldhoven / De Rouwe (Kamerstuk 29 984, nr. 462) onderzoek gedaan naar de omgevingseffecten van het omleiden van goederentreinen over de Brabantroute en over de route door Oost-Nederland. Daarbij is ProRail uitgegaan van het economische scenario met een gemiddelde groei van het goederenvervoer. In dit scenario groeit het goederenvervoer op de Brabantroute van gemiddeld 50 treinen per dag in 2013 (in beide richtingen samen) naar gemiddeld 60 treinen per dag in 2016 (eveneens in beide richtingen samen) en 65 in 2017. Inclusief omgeleide goederentreinen kan dit in de weken waarin omleiding plaatsvindt het aantal oplopen tot gemiddeld 115 treinen per dag in 2016 en 135 treinen per dag in 2017. Het goederenvervoer door Oost-Nederland stijgt in dit scenario van gemiddeld 15 goederentreinen per dag in 2013 (in beide richtingen samen) naar gemiddeld 20 treinen per dag in 2016 en 2017. Inclusief omgeleide treinen kan dit aantal stijgen tot gemiddeld 35 goederentreinen per dag. Dit gemiddelde groeiscenario wordt beschouwd als een bovengrens.

Geluid

In het onderzoek is nagegaan of het omleiden van goederentreinen op de verschillende routes past binnen de geluidsproductieplafonds die op

grond van de Wet SWUNG gelden. ProRail heeft geconcludeerd dat het verwachte goederenvervoer op het grootste gedeelte van de Brabantroute binnen de geluidsproductieplafonds past. Er ontstaat mogelijk wel een knelpunt bij Venlo. ProRail werkt daarom voor die locatie een voorstel uit om maatregelen (i.c. aanleg van raildempers) te treffen. Ook op het merendeel van de route door Oost-Nederland blijft het treinverkeer binnen de geldende geluidsproductieplafonds. Knelpunten ontstaan mogelijk bij Hengelo, Almelo De Riet en tussen Hengelo en Oldenzaal, waarvoor ProRail eveneens voorstellen voor de aanleg van raildempers uitwerkt.

In mijn brief van 14 oktober 2014 is aangegeven dat in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) zal worden onderzocht of de benodigde geluidssanering op de omleidingsroutes eerder uitgevoerd kan worden. Het MJPG is een groot landelijk programma voor rijkswegen en hoofdspoorwegen en bevindt zich in de opstartfase. Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de meest efficiënte en kosteneffectieve aanpak voor de geluidsanering, waarbij het landelijke spoornetwerk in zijn geheel wordt beschouwd. Op basis van dit onderzoek zal binnen twee jaar een besluit worden genomen over de uitvoering van het programma, inclusief de planning. Bij het maken van deze keuze zal zo goed mogelijk rekening worden gehouden met de extra overlast op de omleidingsroutes. Het is, gezien de fase waarin dit programma zich bevindt, niet mogelijk hier op korte termijn duidelijkheid over te geven. Wel zal ik in de uiteindelijke planning de aanpak van geluidsoverlast langs de omleidingsroutes zoveel mogelijk naar voren halen.

Naast het MJPG zijn er nog enkele «oude» saneringsprojecten die nog via het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV) worden behandeld. Deze projecten zijn in een verder stadium van onderzoek en ook locatiespecifiek. Op dit moment wordt bekeken of relevante BSV-saneringsprojecten versneld uitgevoerd kunnen worden.

Op basis van inschattingen van KNV en ProRail is het aandeel stiller goederenmaterieel op dit moment ongeveer 40 procent van het totaal. Door middel van een bonusregeling wordt de aanschaf van stiller materieel sinds enkele jaren gestimuleerd, zodat dit aandeel nog verder zal toenemen. Ook in internationaal verband zet Nederland zich in voor een toename van het aandeel van stil materieel. Dit resulteert in een toenemend aantal stille goederentreinen.

Trillingen

Voorts is onderzoek gedaan naar het effect van extra goederentreinen op het optreden van trillingen langs de omleidingsroutes. Alhoewel strikt genomen daarvoor geen rechtsgrondslag bestaat, is uitgegaan van de – voor nieuwbouwsituaties bedoelde – Beleidsregel Trillingshinder Spoor. Bezien is wat het effect is op het aantal woningen dat onderhevig is aan de maximaal optredende trillingssterkte per treinpassage en aan de gemiddelde trillingssterkte van alle treinpassages.

De resultaten wijzen erop dat het aantal woningen dat onderhevig is aan de maximaal optredende trillingssterkte niet wezenlijk zal veranderen. Uitgaande van de gemiddelde trillingssterkte is wel sprake van een toename doordat relatief meer goederentreinen passeren. De maatgevende waarden hiervoor uit de beleidsregel worden evenwel niet overschreden. Dit is voor omwonenden niet aangenaam. Van schade door trillingen zal echter geen sprake zijn.

Bij brief van 23 februari 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 583) is de rapportage «Wonen langs het spoor. Gezondheidseffecten trillingen van treinen« van het RIVM aan uw Kamer toegezonden. In deze brief is als één van de vervolgstappen aangegeven dat ProRail verzocht zal worden een maatregelencatalogus op te stellen. Ondertussen zal RIVM verder onderzoek doen naar een verbeterde methodiek om trillingshinder in kaart te brengen. Eind dit jaar wordt uw Kamer geïnformeerd over het instrumentarium dat, met de nu beschikbare kennis over trillingen, het meest geëigend is.

Dichtligtijden spoorwegovergangen

In het onderzoek naar de omgevingseffecten heeft ProRail tevens de dichtligtijden van spoorwegovergangen onderzocht. Op grond hiervan is geconcludeerd dat er geen onveilige situaties zullen ontstaan. Wel zullen sommige overwegen in de omleidingsperioden langer en/of vaker kunnen dicht liggen. Dit is een vervelende situatie. Voor een beperkt aantal overwegen waar de langste dichtligtijden verwacht worden, is ProRail gevraagd nader onderzoek te doen naar eventuele kleine aanpassingen.

In het licht van het voorgaande is er een relatie met het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Door met het eerstgenoemde programma af te stemmen is een optimalisatie van de beveiliging mogelijk. In het LVO kunnen decentrale overheden dit najaar via de regionale LVO-coördinator, met inachtneming van de voorwaarden van het LVO-programma, overwegen aandragen. Indien overheden zorgen voor tijdige indiening, kan spoedig daarna besloten worden.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nu de capaciteit van de Betuweroute vanwege de bouw van het derde spoor beperkt wordt, is er ook een beperktere capaciteit beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Eerder is aangegeven dat – moties van uw Kamer en het advies van de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland volgend – de resterende capaciteit op de Betuweroute primair benut zal worden voor dit vervoer. Recentelijk is dat nog in antwoord op vragen van het lid Van Helvert (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 1854) bevestigd. Mocht deze capaciteit niet voldoende zijn, dan zullen treinen met gevaarlijke stoffen ook van andere routes gebruik moeten maken, waaronder de Brabantroute en de route door Oost-Nederland.

Hoeveel gevaarlijke stoffen uiteindelijk door stedelijk gebied vervoerd zullen worden, laat zich niet voorspellen. Dit is afhankelijk van marktomstandigheden. Van belang is dat in alle gevallen de omgevingsrisico's van dat vervoer niet hoger mogen zijn dan de in Basisnet vastgelegde risicoplafonds. Zoals bepaald in de Wet Basisnet zal dit jaarlijks gemonitord worden en worden zo nodig – na overleg met vervoerders, verladers en de infrastructuurbeheerders – maatregelen genomen.

Derde Spoor Duitsland: financiële compensatie van vervoerders

Zoals aangegeven in mijn brief van 14 oktober 2014 is samen met het Ministerie van Economische Zaken onderzocht wat de financiële en economische impact is van de omleidingen gedurende de bouwperiode van het Derde Spoor. De Stuurgroep heeft mij geadviseerd om de financiële en economische impact, die enige tientallen miljoenen voor de gehele periode bedraagt, te verzachten. Ik heb toen aangegeven daarover, primair met de goederenvervoerders, het gesprek aan te gaan. Voorwaarden voor het verzachten van de financiële en economische

impact zijn de dekkingsmogelijkheden binnen de begroting en de bereidheid van partijen tot medewerking aan het ten uitvoer leggen van het maatregelenpakket. Ook moeten zij bereid zijn de totale (extra) kosten gezamenlijk te dragen. Tot slot moet een eventuele compensatie passen binnen wettelijke kaders voor mededinging en staatssteun.

Op de begroting van het Infrastructuurfonds is een budget van € 20 miljoen gevonden om gedurende de periode 2015–2022 een gedeeltelijke financiële compensatie mogelijk te maken. Daarop is aan de goederenvervoerders medegedeeld dat een gedeeltelijke compensatie onder de hiervoor genoemde voorwaarden mogelijk is.

Op mijn verzoek heeft ProRail samen met goederenvervoerders de mogelijkheden voor compensatie onderzocht. Men is uitgekomen op een regeling waarin de extra kilometers als gevolg van de omleidingen niet in rekening zullen worden gebracht en waarin een tegemoetkoming wordt gegeven voor een deel van de variabele kosten (i.c. de kosten van de locomotief en van de gebruikte energie) veroorzaakt door de extra kilometers van de omleiding. Deze regeling wordt momenteel uitgewerkt en zal vervolgens aan de Europese Commissie ter toetsing worden voorgelegd.

Aan verladers is het niet mogelijk compensatie te bieden. Voor het uitvoeren van een compensatieregeling is het noodzakelijk dat er sprake is van een helder afgebakende groep. In het geval van de verladers is daar geen sprake van. Dit maakt het niet mogelijk om een inschatting te maken voor wat betreft het benodigde budget. Ook in het kader van een toets door de Europese Commissie is het nodig dat de reikwijdte van de compensatieregeling bekend is, teneinde de omvang van de staatssteun te kunnen bepalen en goedkeuring te krijgen. Dit betekent dat verladers extra kosten moeten dragen. Niettemin hebben verladers hun steun aan het maatregelenpakket gegeven. Voor deze steun is waardering op zijn plaats.

Tot slot

Op 20 april 2015 is de eerste langere periode van werkzaamheden van start gegaan. Nu zal blijken of de maatregelen die zijn uitgedacht, er ook daadwerkelijk voor zorgen dat het spoorgoederenverkeer zoveel mogelijk zonder noemenswaardige problemen afgewikkeld kan worden. Ik heb daar goede hoop op: in het laatste weekend van januari 2015 en in het Paasweekend onlangs zijn er eveneens buitendienststellingen geweest. In beide weekenden hebben de maatregelen goed gewerkt.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld